



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)

PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 210]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 8, 2009/चैत्र 18, 1931

No. 210]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 8, 2009/CHAITRA 18, 1931

रक्षोपाय महानिदेशालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 अप्रैल, 2009

प्रारंभिक जांच परिणाम

विषय : चीन जन. गण. से मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम, स्टीयरिंग नकल एवं क्रैंकशाफ्ट के भारत में आयातों के बारे में रक्षोपाय जांच

सा.का.नि. 243(अ).—सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 और सीमाशुल्क टैरिफ (परिवर्ती उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2009 को ध्यान में रखते हुए;

1. प्रक्रिया

(i) भारत में मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम, स्टीयरिंग नकल एवं क्रैंकशाफ्ट (जिन्हें आगे "संबद्ध उत्पाद" कहा गया है) के आयातों के संबंध में रक्षोपाय जांच शुरू करने की सूचना दिनांक 2 अप्रैल, 2009 को जारी की गई थी और वह उसी दिन भारत के राजपत्र, असाधारण में प्रकाशित की गई थी। सूचना की एक प्रति सभी ज्ञात हितबद्ध पार्टियों को भी निम्नानुसार भेजी गई थी।

घरेलू उत्पादक

1. मै. भारत फोर्ज लि. मुंधावा, पुणे-411036

निर्यातक

- हुबाई ट्राई-रिंग फोर्जिंग कं.
34, चेंगुआनझेनहाऊ रोड,
गुचेंग काउंटी,
हुबाई प्रोवींस, चीन।
- हुबाई ट्राई-रिंग फोर्जिंग कं.
सं. 8, झुयांग रोड,
गुचेंग काउंटी,
जियांगफेन,
हुबाई प्रोवींस, चीन।
- तियानरून क्रैंकशाफ्ट कं. लि.
सं. 5, हेंगशान रोड, वान्डेंग सिटी,
शेंगडोंग प्रोवींस, चीन जन. गण.।
- हुबाई ट्राई-रिंग मोटर स्टीयरिंग
175, यंग एन एवेस्यू,
जियानिंग,
हुबाई,
चीन।

आयातक

1. अशोक ले लैंड लि.
19, राजाजी सलाई
चेन्नई-600001
2. टाटा मोटर्स
बॉम्बे हाउस
24, होमी मोदी स्ट्रीट
मुम्बई-400001
3. एशिया मोटर वर्क्स लि.
सी-25, लक्ष्मी टॉवर्स
ए 602, छठा तल
बांद्रा कुर्ली कॉम्प्लेक्स
बांद्रा (इ.)
मुम्बई-400051

एसोसिएशन

1. सोसायटी ऑफ ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स
कोर-4-बी, 5वाँ तल, इण्डिया हैबिटेड सेंटर
लोधी रोड
नई दिल्ली-110003

(ii) सूचना की एक प्रति नई दिल्ली स्थित उनके दूतावास के जरिए चीन जन. गण. की सरकार को भी भेजी गई थी।

(iii) सभी ज्ञात घरेलू उत्पादकों और आयातकों को भी उसी दिन प्रश्नावलियाँ भेजी गई थीं और उनसे 30 दिनों के भीतर अपना उत्तर प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था।

2. घरेलू उद्योग के विचार

यह आवेदन मै. भारत फोर्ज लि., मुंधावा, पुणे-411036 द्वारा चीन जन. गण. से उक्त उत्पादों के भारत में आयातों पर रक्षोपाय शुल्क लगाने के लिए दायर किया गया है ताकि चीन जन. गण. से हुए संवर्धित आयातों के कारण बाजार विकृति से उक्त उत्पादों के घरेलू उत्पादकों की सुरक्षा की जा सके। आवेदकों ने निम्नलिखित मुख्य मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) आवेदक घरेलू उद्योग है।
- (ii) आवेदकों ने आरोप लगाया है कि चीन जन. गण. से भारत में उक्त उत्पादों के संवर्धित आयातों से बाजार विकृति आई है और उसका खतरा उत्पन्न हो गया है। यह उत्पाद निम्नलिखित

तालिका में किए गए उल्लेख के अनुसार सीमाशुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 के अंतर्गत वर्गीकृत है

मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टियरिंग नकल	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंक शाफ्ट	73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092

(iii) आवेदकों ने अनुरोध किया है कि चीन जन. गण. से आयात में मात्रा और घरेलू बाजार में हिस्से दोनों के संबंध में तेजी से वृद्धि हुई है।

(iv) संवर्धित आयात घरेलू कीमत और उचित लाभ मार्जिन के साथ बिक्री लागत से कम कीमत पर हुए हैं।

(v) घरेलू उद्योग की बिक्री में भारी गिरावट आई है। यद्यपि चालू वर्ष में घरेलू खपत में गिरावट आई है। तथापि, बिक्री में आई गिरावट, खपत में आई गिरावट से काफी अधिक है। जैसा कि घरेलू उद्योग और समग्र भारतीय उत्पादकों के बाजार हिस्से में आई गिरावट से स्पष्ट हो जाता है।

(vi) घरेलू उत्पादकों के हिस्से में गिरावट आई है।

(vii) घरेलू उद्योग के उत्पादन में आई गिरावट आई है।

(viii) उक्त उत्पादों की उत्पादन लाइनों का उपयोग उक्त उत्पादों से भिन्न उत्पादों के विनिर्माण में किया जा सकता है। अतः उत्पाद विनिर्माण क्षमता के रूप में लेने के बजाय क्योंकि यह उत्पाद लाइन के उपयोग की अवधि से भिन्न हो सकती है, उत्पादन लाइन के उपयोग के संगणित घंटों को क्षमता उपयोग के संकेतक के रूप में माना जा सकता है। तदनुसार, क्षमता उपयोग में गिरावट आई है।

(ix) आयातों की पहुँच कीमत प्रत्येक विचाराधीन उत्पाद की घरेलू उद्योग की बिक्री कीमत से कम है। परिणामतः घरेलू उद्योग द्वारा कीमत कटौती की जा रही है।

(x) आवेदक एक बहु-उत्पाद कंपनी है जिसका पर्याप्त घरेलू एवं निर्यात बाजार है, रोजगार एवं मजदूरी पर अब तक प्रभाव नहीं पड़ा है। लेकिन उत्पादन में गिरावट के अनुरूप उत्पादकता घटी है।

(xi) बिक्री मात्रा और इसके परिणामस्वरूप उत्पादन एवं क्षमता उपयोग में आई गिरावट से लाभ, निवेश पर आय और नकद प्रवाह में भारी गिरावट आई है। यद्यपि आवेदक निविष्टि लागत में परिवर्तन के कारण आवश्यक कीमत परिवर्तन हासिल करने में समर्थ रहा है तथापि, मात्रा में आई गिरावट से घरेलू उद्योग के लाभ में भारी कमी आई है।

(xii) आवेदक को बाजार विकृति हुई है और इसका खतरा उत्पन्न हो गया है। अक्टूबर-दिसंबर, 2008 की तिमाही के दौरान बाजार विकृति का खतरा और बाजार विकृति स्पष्ट हो जाती है।

(xiii) संवर्धित आयात ऐसे मुख्य कारक हैं जिनसे घरेलू उत्पादक प्रभावित हुए हैं। पाटन या मॉबिलिटीशुदा कीमतों के आधार पर क्षति की भरपाई करने के लिए यह आवेदन फ्रंट एक्सल बीम, स्टियरिंग नकल और क्रैंक शैफ्ट हेतु पाटनरोधी एवं संबद्ध शुल्क लगाने के लिए निर्दिष्ट प्राधिकारी के समक्ष दायर किया गया है। तथापि, 8 दिसंबर, 2008 की जांच शुरुआत संबंधी अधिसूचना से स्पष्ट हो जाता है कि निर्दिष्ट प्राधिकारी ने जांच हेतु केवल फ्रंट एक्सल बीम और स्टियरिंग नकल को ही उपयुक्त पाया था। आवेदक उस क्षति से निजात चाहते हैं जो पाटन एवं क्षति से इतर कारकों से हुई है। दूसरे शब्दों में, उस क्षति के लिए राहत की मांग की गई है जो संवर्धित आयातों के कारण हुई है। क्रैंक शाफ्ट के मामले में कोई पाटनरोधी जांच नहीं की जा रही है और इस प्रकार यह क्षति केवल संवर्धित आयातों के कारण हुई है।

(xiv) बाजार विकृति और बाजार विकृति के खतरे की पुष्टि भारत में उत्पादन/खपत की तुलना में आयात में हुई भारी वृद्धि से हो जाती है जिसमें अक्टूबर-दिसंबर, 08 में सर्वाधिक वृद्धि हुई है। यद्यपि ऑटोमोबाइल क्षेत्र में एक मंदी के परिणामस्वरूप विचाराधीन उत्पादों की माँग में गिरावट आई है तथापि चीन से हुए आयातों में वृद्धि हुई है। इसके परिणामस्वरूप घरेलू उद्योग के उत्पाद की माँग में तेजी से गिरावट आई जिससे विक्री मात्रा और परिणामतः उत्पादन एवं क्षमता उपयोग में भारी कमी हुई। घरेलू उद्योगों में संवर्धित आयातों के कारण पर्याप्त उत्पादन क्षमता अप्रयुक्त रखनी पड़ी।

(xv) चीन के उत्पादकों ने अत्यधिक कम कीमतों की पेशकश की है। परिणामतः घरेलू उद्योग के उत्पाद की माँग में भारी गिरावट आई है और उपभोक्ता आयातों से अपनी जरूरतों के एक बड़े हिस्से की पूर्ति कर रहे हैं। चीन के बाजारों के संवर्धित बाजार हिस्से के परिणामस्वरूप घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में गिरावट से आयातों के बीच कारणात्मक संबंध की पुष्टि हो जाती है। घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में आई गिरावट के परिणामस्वरूप उत्पादन और परिणामी क्षमता उपयोग में आई गिरावट आई। उत्पादन में आई तेजी से गिरावट का घरेलू उद्योग के लाभ (और परिणामतः आय पर आय) पर अत्यधिक नकारात्मक प्रभाव पड़ा है। इस प्रकार, विक्री मात्रा और परिणामतः उत्पादन, क्षमता उपयोग में आई गिरावट के संवर्धित आयात और बाजार विकृति के बीच कारणात्मक संबंध की पुष्टि हो जाती है।

(xvi) घरेलू उद्योग को घटा हो रहा है और वह अपने बाजार हिस्से को गँवा रहा है। इसके अलावा आवेदन में प्रस्तुत विभिन्न आर्थिक मापदण्डों से यह पता चलता है कि यदि कोई अनंतिम शुल्क नहीं लगाया गया तो घरेलू उद्योग बाजार विकृति का सामना करेगा, जिसकी भरपाई कठिन होगी।

(xvii) संवर्धित आयातों तथा बाजार विकृति के बीच प्रत्यक्ष कारणात्मक संबंध है और बाजार विकृति संवर्धित आयात अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण हुए हैं।

(xviii) घरेलू उद्योग ने चीन से हुए आयातों पर रक्षोपाय शुल्क लगाने का अनुरोध किया है।

3. महानिदेशक के जांच परिणाम

प्राकृतिक न्याय का मुद्दा

क) तुरंत रक्षोपाय शुल्क लगाने के मुद्दे की जांच की गई थी। दिनांक 11.06.2002 की अधिसूचना सं. 34/2002-एनटी-सी.शु. के तहत 'जारी सीमाशुल्क टैरिफ (परिवर्ती उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 के नियम 9 में यह निर्धारित है कि महानिदेशक जांच की कार्यवाही तुरंत शुरू करेगा और निर्णायक परिस्थितियों में वह मार्केट विदारण या मार्केट विदारण के खतरे के बारे में प्रारंभिक जांच परिणाम दर्ज कर सकता है। जांच को शासित करने वाले सिद्धांत सीमाशुल्क टैरिफ (परिवर्ती उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 के नियम 9 में निर्धारित हैं जो नियम 9 से स्वतंत्र है। सीमाशुल्क टैरिफ (परिवर्ती उत्पाद विशिष्ट रक्षोपाय शुल्क) नियम, 2002 के नियम 15 में जांच संपन्न होने के बाद पहले से अधिरोपित और संग्रहीत अनंतिम शुल्क से कम रक्षोपाय शुल्क लगाए जाने के मामले में रक्षोपाय शुल्क में अंतर की वापसी का प्रावधान है। उक्त नियम के नियम 6, 9 और 15 के सुमेलित पाठन से यह निष्कर्ष निकलता है कि नियमों में प्रारंभिक जांच परिणामों के आधार पर अनंतिम रक्षोपाय शुल्क की तुरंत सिफारिश करने और इस बात की पुष्टि होने के बाद कि प्राकृतिक न्याय के सिद्धांत का अनुपालन करते हुए नियम 6 के तहत जांच सम्पन्न होने के बाद लगाया गया शुल्क अनंतिम रक्षोपाय शुल्क से कम है तो उसके अंतर को वापस करने का प्रावधान है तथापि निर्णायक परिस्थितियों में अनंतिम रक्षोपाय शुल्क लगाए जाने में होने वाले किसी विलंब से ऐसी क्षति हो सकती है जिसकी भरपाई करना कठिन होगा।

ख) इसके अलावा, डब्ल्यूटीओ के सदस्य देशों द्वारा अपनाई गई परंपरा की जांच करने के लिए सदस्य देशों द्वारा रक्षोपाय शुल्क लगाने के विभिन्न तरीकों का अध्ययन किया गया है। यह नोट किया गया है कि चीन जन. गण. के शामिल होने से संबंधित प्रोटोकॉल के अनुच्छेद 16 के अनुसार रक्षोपाय एवं रक्षोपाय-शुल्क संबंधी करार के अंतर्गत रक्षोपाय शुल्क में एक समान न्याय शास्त्र का पालन किया जाता है सिवाय इस बात के कि रक्षोपाय करार में “गंभीर क्षति या गंभीर क्षति के खतरे” की अपेक्षा की गई है और चीन जन. गण. के शामिल होने संबंधी प्रोटोकॉल में “बाजार विकृति या बाजार विकृति के खतरे” की अपेक्षा की गई है। इसके अलावा, 29.03.1995 और 12.11.2008 के बीच की अवधि के दौरान डब्ल्यूटीओ को कुल 168 रक्षोपाय संबंधी जांच शुरुआतों की सूचना दी गई है। यह पाया गया है कि इनमें से 15 मामलों में रक्षोपाय जांच की शुरुआत के 30 दिन के भीतर अनंतिम रक्षोपाय की सिफारिश की गई है/उन्हें लागू किया गया है। कुछ मामलों में जांच शुरुआत की तारीख को भी अनंतिम रक्षोपाय की सिफारिश की गई है।

ग) तदनुसार, यह विवेकपूर्ण है कि इस बात का निर्धारण करने के लिए परिस्थितियों का विश्लेषण किया जाए कि क्या वह निर्णायक परिस्थितियों की श्रेणी में आती हैं।

घ) आवेदक ने अनंतिम रक्षोपाय शुल्क का अनुरोध किया है और केवल क्रैंकशाफ्ट के मामले में निर्णायक परिस्थितियों का साक्ष्य उपलब्ध कराया है और इस प्रकार प्रारंभिक जांच परिणामों में केवल क्रैंकशाफ्ट पर ही विचार किया जा रहा है।

जांचाधीन उत्पाद

ड.) जांचाधीन उत्पाद मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम, स्टीयरिंग नकल और क्रैंकशाफ्ट हैं। तथापि, प्रारंभिक जांच परिणामों का दायरा क्रैंकशाफ्ट तक ही सीमित है।

क्रैंकशाफ्ट इंजन का एक प्रमुख अंग होता है जो पिस्टन की लम्बवत गति को घूर्णन गति में लाता है। ईंधन के दहन के कारण सिलिंडर में पिस्टन ऊपर-नीचे जाता है। पिस्टन द्वारा कनेक्टिंग रॉड के जरिए यह शक्ति क्रैंकशाफ्ट में भेज दी जाती है। कनेक्टिंग रॉड क्रैंकशाफ्ट से जुड़ी होती है। क्रैंकशाफ्ट यह शक्ति फेन बेल्ट तक भेजती है और इसे फ्लाई व्हील तथा ट्रांसमिशन में वापस लाती है। तत्पश्चात् घूर्णन ऊर्जा अन्य प्रणालियों के जरिए पहियों में जाती है।

क्रैंकशाफ्ट क्रैंक पिन, क्रैंक जर्नल, काउंटरवेट, फ्लैज एण्ड तथा गियर एण्ड होते हैं। कनेक्टिंग रॉड क्रैंक पिन में क्रैंकशाफ्ट से जुड़ी होती है। क्रैंकशाफ्ट जर्नलों के जरिए वियरिंग पर टिकी होती है। प्रयुक्त काउंटरवेट क्रैंकशाफ्टों का संतुलन बनाए रखने के लिए होते हैं। क्रैंकशाफ्ट कार्बन स्टील या अलॉय स्टील के बने होते हैं जिसे अपेक्षित कठोरता तथा धात्विक मापदण्ड हासिल करने के लिए ताप द्वारा उपचारित किया जाता है।

घरेलू उद्योग :

घ.) यह आवेदन मै. भारत फोर्ज लि. द्वारा दायर किया गया है। वर्ष 2006-07, 2007-08, 2008-09 (अप्रैल-दिसंबर, 2008) के लिए उक्त उत्पादों के उत्पादन में आवेदक का हिस्सा निम्नानुसार (तालिका 1, 2 और 3) रहा है :-

आवेदक का हिस्सा : मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के फ्रंट एक्सल बीम :

तालिका 1

उत्पादों के नाम	2006-07	2007-08	2008-09 (अप्रैल- सित. 08)	2008-09 (अक्टू.- दिस. 08)
भारत फोर्ज लि.	100%	100%	100%	100%
कुल भारतीय उत्पादन	100%	100%	100%	100%
आवेदक का हिस्सा	100%	100%	100%	100%

तालिका 2

आवेदक का हिस्सा : मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के स्टीयरिंग नकल :

उत्पादों के नाम	2006-07	2007-08	2008-09 (अप्रैल- सित. 08)	2008-09 (अक्टू.- दिस. 08)
भारत फोर्ज लि.	71.21%	67.51%	70.07%	100%
महिन्द्रा फोर्जिंग लि.	28.45%	23.15%	20.08%	0.00%
एमटैक ऑटो लि.	0.00%	8.95%	9.34%	0.00%
इरीग क्रैंकशाफ्ट	0.34%	0.39%	0.51%	0.00%

कुल भारतीय उत्पादन	100%	100%	100%	100%
आवेदक का हिस्सा	71.21%	67.51%	70.07%	100%

तालिका 3

आवेदक का हिस्सा : मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैकशाफ्ट :

उत्पादों के नाम	2006-07	2007-08	2008-09 (अप्रैल- सित. 08)	2008-09 (अक्टू.- दिस. 08)
भारत फोर्ज लि.	98.81%	95.76%	96.51%	97.22%
सार्दलो इंडिया लि.	1.19%	4.24%	3.49%	2.78%
कुल भारतीय उत्पादन	100%	100%	100%	100%
आवेदक का हिस्सा	98.81%	95.76%	96.51%	97.22%

उपर्युक्त तालिकाओं से यह स्पष्ट हो जाता है कि आवेदक का हिस्सा काफी अधिक रहा है और इस प्रकार वह घरेलू उद्योग है।

छ) **संवर्धित आयात :** भारत में चीन जन. गण. से उक्त उत्पादों के आयातों में तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 (अप्रैल-दिसंबर, 08) के दौरान समग्र रूप में पर्याप्त वृद्धि हुई है। इसके अलावा, अक्टूबर-दिसंबर, 2008 के दौरान गत अवधि की तुलना में आयातों में अचानक, तीव्र और भारी वृद्धि हुई है। चीन जन. गण. से शामिल उत्पादों के आयातों के हिस्से में भी वृद्धि हुई है। वर्ष 2007-08 में 0% की तुलना में वर्ष 2008-09 (अक्टू.-दिस. 08) के दौरान क्रैकशाफ्ट के आयातों का हिस्सा बढ़कर 5% हो गया।

तालिका 4

उत्पादों के नाम	निम्नलिखित वर्षों के दौरान कुल आयात (मी. टन)			निम्नलिखित वर्षों के दौरान औसत प्रति माह आयात (मी. टन)		
	2006-07	2007-08	अप्रैल-दिस. 08	2006-07	2007-08	अप्रैल- दिस. 08
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैक शाफ्ट	0	0	447	0	0	119

तालिका

उत्पादों के नाम	निम्नलिखित वर्षों के दौरान आयातों का हिस्सा (%)		
	2006-07	2007-08	अप्रैल- दिस. 08
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैक शाफ्ट	0	0	5%

तालिका 5

उत्पादों के नाम	निम्नलिखित वर्षों के दौरान कुल आयात (मी. टन)				निम्नलिखित वर्षों के दौरान औसत प्रति माह आयात (मी. टन)			
	2006-07	2007-08	2008-09 (अप्रैल-सित. 08)	2008-09 (अक्टू.-दिस. 08)	2006-07	2007-08	2008-09 (अप्रैल-सित. 08)	2008-09 (अक्टू.-दिस. 08)
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंक शाफ्ट	0	0	179	268	0	0	30	89

तालिका 6

उत्पादों के नाम	निम्नलिखित वर्षों के दौरा खपत में आयातों का हिस्सा (%)			
	2006-07	2007-08	2008-09 अप्रैल-सित. 08	2008-09 अक्टू.-दिस. 08
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंक शाफ्ट	0	0	2.28	15.75

बाजार विकृति

ज) विक्री : मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट के मामले में घरेलू उद्योग की मासिक औसत विक्री मात्रा वर्ष 2007-08 में 1313 मी. टन की तुलना में अप्रैल-दिसंबर, 08 के दौरान घटकर 917 मी. टन रह गयी है। इस मामले में औसत मासिक विक्री में गिरावट 30% रही है। इसके अलावा, अक्टू.-दिस., 08 की अवधि का विश्लेषण करने पर यह पाया गया था कि मासिक औसत अप्रैल-सितंबर, 08 के दौरान 1161 मी. टन तथा वर्ष 2007-08 में 1313 मी. टन की तुलना में मासिक औसत में गिरावट 430 मी. टन रही है।

तालिका 7

विक्री मात्रा मी. टन में

उत्पादों के नाम	2006-07		2007-08		अप्रैल-सित. 08		अक्टू.-दिस. 08	
	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंक शाफ्ट	17285	1440	15758	1313	6963	1161	1289	430

झ) उत्पादन : घरेलू उद्योग के उत्पादन में भी भारी गिरावट आई है। अक्टूबर से दिसंबर 2008 के दौरान क्रैकशाफ्ट की घरेलू बिक्री का मासिक औसत उत्पादन अप्रैल-सितंबर, 2008 की अवधि के दौरान 1195 मी. टन और वर्ष 2007-08 के दौरान 1349 मी. टन के मासिक औसत से घटकर 310 मी. टन हो गया है।

तालिका 8

उत्पादों के नाम	2006-07		2007-08		अप्रैल- सित. 08		अक्टू.-दिस. 08	
	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत	वास्तविक	मासिक औसत
मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैक शाफ्ट	17343	1445	16187	1349	7167	1195	929	310

ट) क्षमता उपयोग : उक्त उत्पादों के उत्पादन लाइनों का उपयोग उक्त उत्पादों से भिन्न उत्पादों के विनिर्माण हेतु किया जा सकता है। अतः उत्पाद विनिर्माण क्षमता को संख्या के रूप में लेने के बजाय जो उत्पादन लाइन के उपयोग की समयावधि के अनुसार अलग-अलग हो सकती है, क्षमता उपयोग के संकेतक के रूप में उपलब्ध घण्टों और उपयोग के घण्टों पर विचार किया गया है। तदनुसार, क्षमता उपयोग निम्नानुसार रहा है :-

तालिका 9

	उपलब्ध घंटे	लाइन 1		लाइन 2		लाइन 3		लाइन 4		लाइन 5		लाइन 6	
		उपयोग के घंटे	क्षमता उपयोग	उपयोग के घंटे	क्षमता उपयोग	उपयोग के घंटे	क्षमता उपयोग	उपयोग के घंटे	क्षमता उपयोग	उपयोग के घंटे	क्षमता उपयोग	उपयोग के घंटे	क्षमता उपयोग
जन.-मार्च 08	2184	1899	87%	1693	78%	1957	90%	1702	78%	1922	88%	1727	79%
अप्रै.-जून, 08	2184	1985	91%	1910	87%	1176	54%	1622	74%	1825	84%	1663	76%
जुलाई-सित. 08	2208	1307	59%	1541	70%	1765	80%	1679	76%	1757	80%	1617	73%
अक्टू.-दिस 08	2208	704	32%	1001	45%	671	30%	459	21%	1146	52%	668	30%

उपर्युक्त से स्पष्ट हो जाता है कि क्षमता उपयोग में गिरावट आई है।

ठ) लाभ/हानि : अक्टूबर-दिसंबर, 2008 के दौरान क्रैकशाफ्ट के संबंध में लाभ/कि.ग्रा. में तेजी से गिरावट आई है और वस्तुतः यह नकारात्मक हो गया है, इससे गम्भीर क्षति हुई तथा आपातकालीन परिस्थितियां उत्पन्न हुई।

तालिका
लाभ/(हानि) सूचीबद्ध

2005-06	2006-07	2007-08	अप्रैल-सित. 08	अक्टू.-दिस. 08
100	106.75	104.62	155.77	(45.38)

इसके अलावा, उक्त उत्पादों हेतु घरेलू उद्योग की लगाई गई पूंजी पर आय में भी भारी गिरावट आई है जैसा कि निम्नलिखित तालिका 10 से स्पष्ट हो जाता है।

तालिका 10

लगाई गई पूंजी पर आय (%)

उत्पादों के नाम	2006-07	2007-08	अप्रैल- सित. 08	अक्टू.- दिस. 08
क्रैक शाफ्ट	16.12	19.97	22.82	1.12

ब. रोजगार एवं उत्पादकता : आवेदक पर्याप्त घरेलू एवं निर्यात बाजार रखने वाली एक बहु-उत्पाद कंपनी है, इसके रोजगार एवं मजदूरी अप्रभावित रहे हैं। तथापि उत्पादकता में उत्पादन में गिरावट के अनुरूप कमी आई है।

द. अप्रत्याशित घटनाक्रम : आर्थिक मंदी के साथ-साथ अप्रत्याशित एवं भारी मंदी से बाजार गतिशीलता में परिवर्तन आया है जिससे बाजारों की अपेक्षा करने के दृष्टिकोण में परिवर्तन आया है। भारत जो अभी भी प्रत्याशित नकारात्मक वृद्धि के बावजूद विश्व बाजार में वृद्धि प्रदर्शित कर रहा है। उपर्युक्त अप्रत्याशित घटनाक्रमों के प्रभाव के कारण आयात में वृद्धि हुई है।

ण. संकटकालीन परिस्थितियाँ : महानिदेशक ने ऐसी विद्यमान संकटकालीन परिस्थितियों का प्रारंभिक निर्धारण किया है जिनमें विलंब होने से ऐसी क्षति होगी जिसकी भरपाई करना कठिन होगा। ऊपर किए गए उल्लेख के अनुसार गंभीर क्षति का खतरा स्पष्टतः आसन्नवर्ती है। घरेलू उत्पादक संबंधित उत्पादों के संवर्धित आयातों के परिणामस्वरूप खासकर बाजार हिस्से, बिक्री, उत्पादन और लाभप्रदता में गिरावट के कारण पहले से ही घाटा उठा रहे हैं। आयातों में हुई पर्याप्त वृद्धि से घरेलू उत्पादक घाटा उठाने के लिए बाध्य हुए हैं। आर्थिक मापदण्डों में इन अधोगामी प्रवृत्तियों के कारण लागत कम करने तथा अंतिम उत्पादन सुविधाओं तथा कर्मचारियों को बनाए रखने सहित प्रत्याशित घाटे की भरपाई करने के लिए तत्काल उपाय करना जरूरी है। इस प्रकार की कार्यवाही द्वारा घरेलू उत्पादकों को हुई क्षति की भरपाई कठिन होगी। यदि इस प्रकार की कार्यवाही से बचना है तो रक्षोपाय शुल्क के रूप में अनंतिम रक्षोपाय तुरंत लागू किए जाने की जरूरत है। अतः मैं यह समझता हूँ कि ऐसी संकटकालीन स्थिति विद्यमान है जिसके अंतर्गत अंतिम रक्षोपाय लागू करने में होने वाले विलंब से ऐसी क्षति होगी जिसकी भरपाई कठिन होगी।

त. सार्वजनिक हित : सार्वजनिक हितों अर्थात् घरेलू उत्पादकों, प्रयोक्ताओं, आयातकों और अन्य आर्थिक प्रचालकों के हितों की अनंतिम जांच से यह पता चलता है कि घरेलू उत्पादक अपने ग्राहकों के गुणवत्ता एवं सेवा संबंधी सरोकार को पूरा करने में समर्थ रहे हैं जो इस बात से स्पष्ट हो जाता है कि घरेलू प्रयोक्ता हाल तक घरेलू उत्पादन पर निर्भर रहे हैं। संबंधित उत्पाद घरेलू उद्योग द्वारा प्रयुक्त एक प्रमुख हिस्सा है। गतिशील घरेलू ऑटोमोबाइल उद्योग के लिए स्वस्थ तथा प्रतिस्पर्धी ऑटोमोबाइल पुर्जा उद्योग की जरूरत होती है। अनंतिम शुल्क लगाए जाने में किसी प्रकार के विलंब से उनकी व्यवहार्यता पर गंभीर असर पड़ेगा। यह स्पष्ट है कि यदि कोई उपाय नहीं किया जाता है तो घरेलू उत्पादकों की कीमतों और बाजार हिस्से दोनों में आगे और कमी आएगी जिससे उत्पादन में गिरावट आएगी, वित्तीय घाटा बढ़ेगा और रोजगार की हानि होगी। अतः हमारा प्रारंभिक निर्धारण यह है कि लोक हित में संवर्धित आयातों के नकारात्मक प्रभावों को दूर करने के लिए रक्षोपाय शुल्क अपेक्षित हैं।

थ. निष्कर्ष एवं सिफारिश : उपर्युक्त प्रारंभिक जांच परिणामों के आधार पर यह देखा जाता है कि उक्त उत्पाद के संवर्धित आयातों से उक्त उत्पाद के घरेलू उत्पादकों को मार्केट विदारण हुई है और मार्केट विदारण होने का खतरा बना हुआ है। आपात परिस्थितियाँ, जिनमें रक्षोपाय लागू किए जाने में किसी विलंब से ऐसी क्षति होगी जिसकी भरपाई करना कठिन होगा, विद्यमान हैं जिनके तहत गंभीर क्षति तथा गंभीर क्षति के खतरे का अंतिम निर्धारण होने तक 200 दिन की अवधि के लिए अंतिम रक्षोपाय शुल्क तुरंत लागू करना जरूरी है। घरेलू उत्पादकों द्वारा उक्त उत्पाद के उत्पादन की औसत लागत (गोपनीय), लगाई गई पूंजी पर उचित आय, आयात शुल्क के वर्तमान स्तर तथा उक्त उत्पाद की औसत आयात कीमतों पर विचार करते हुए सीमाशुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 की प्रथम अनुसूची के 73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092 के अंतर्गत आने वाले चीन जन.गण. से मध्यम एवं भारी वाणिज्यिक वाहनों के क्रैंकशाफ्ट के आयातों पर मूल्यानुसार 20% (20 प्रतिशत) की दर से रक्षोपाय शुल्क लगाने की सिफारिश की जाती है जो घरेलू उद्योग के हित की सुरक्षा करने के लिए अपेक्षित न्यूनतम शुल्क माना जाता है।

द. आगे की प्रक्रिया :

- I. विभिन्न पार्टियों द्वारा प्रदत्त सूचना का आवश्यकतानुसार सत्यापन किया जा सकता है जिसके बारे में उन्हें अलग से सूचना दी जाएगी।
- II. अंतिम निर्धारण करने से पूर्व यथासमय सार्वजनिक सुनवाई आयोजित की जाएगी जिसकी तारीख के बारे में अलग से सूचना दी जाएगी।

[फा. सं. डी-22011/45/08]

एस.एस. राणा, महानिदेशक (रक्षोपाय)

DIRECTOR GENERAL (SAFEGUARDS)

NOTIFICATION

New Delhi, the 8th April, 2009

Preliminary findings

Subject : Safeguard investigation concerning imports of Front Axle Beam, Steering Knuckle & Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles into India from People's Republic of China

G.S.R. 243 (E).—Having regards to the Customs Tariff Act, 1975 and the Customs Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002 thereof;

1. Procedure

- (i) The Notice of Initiation of Safeguard investigation concerning imports of Front Axle Beam, Steering Knuckle and Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles (hereinafter called the "said products") into India was issued on 2nd April, 2009 and was published in the Gazette of India, Extraordinary on the same day. A copy of the Notice was also sent to all known interested parties as under :

Domestic Producers

1. M/s. Bharat Forge Ltd., Mundhawa, Pune-411 036

Exporters

1. Hubei Tri-Ring Forging Co.
34, Chengguanzhenhou Road,
Gucheng County,
Hubei Province,
China.
2. Hubei Tri-Ring Forging Co.
No. 8, Zhuyang Road,
Gucheng County,
Xiangfan, Hubei Province,
China.
3. Tianrun Crankshaft Co. Ltd.
No. 5, Hengshan Road,
Wandeng City,
Shangdong Province,
P.R. China.

4. Hubei Tri-Ring Motor Steering
175, Young An Avenue,
Xianning,
Hubei,
China.

Importers

1. Ashok Leyland Ltd.
19, Rajaji Salai,
Chennai-600001.
2. Tata Motors,
Bombay House,
24, Homi Mody Street,
Mumbai-400001
3. Asia Motor Works Ltd.
C 25, Laxmi Towers,
A 602, 6th Floor,
Bandra Kurla Complex,
Bandra (E),
Mumbai-400051.

Association of Users

Society of Automobile Manufacturers
Core 4-B, 5th Floor, India Habitat Centre
Lodhi Road,
New Delhi-110003.

- (ii) A Copy of the Notice was also sent to the government of People's Republic of China through their embassy in New Delhi.
- (iii) Questionnaires were also sent, on the same day, to all known domestic producers and importers and they were asked to submit their response within 30 days.

2. **View of the Domestic Industry**

The application has been filed by M/s Bharat Forge Ltd., Mundhawa, Pune – 411 036 for imposition of Safeguard Duty on imports of the said products into India from People Republic of China to protect the domestic producers of the said products from the market disruption caused by the increased import from People's Republic of China. The applicants have made following major points:-

- i) The applicant constitutes domestic industry.

- ii) The applicants have alleged that increased imports of the said products from People's Republic of China into India have caused market disruption and threatened to cause market disruption. The product is classified under Customs Tariff Act, 1975 as mentioned in the Table below:

Front Axle Beam of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
Steering Knuckles of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 87085000, 87089900
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092

- iii) The applicants submitted that the import from People's Republic of China has increased sharply both in volume and with respect to share in domestic market too.
- iv) The increased imports are at lower price than the domestic price and cost of sales with reasonable profit margin.
- v) Sales of the domestic industry have declined significantly. Even though domestic consumption has declined in the current year, the decline in the sale is far disproportionate to the decline in consumption, as is evident from the decline in the market share of the domestic industry and Indian Producers as a whole.
- vi) The share of the domestic producers has declined.
- vii) The production of the domestic industry has declined.
- viii) The production lines of the said products can be used to manufacture products other than the said products. Therefore, instead of taking the product manufacturing capacity as number, this can vary with the time period of utilization of the production line, the Calculated Hours of use of the production line may be considered as an indicator of capacity utilization. Accordingly, the capacity utilization has seen decline.
- ix) Landed price of imports is lower than selling price of the domestic industry in each of the products under consideration. Resultantly, the domestic industry is facing price undercutting.
- x) The applicant is a multi product company, having significant domestic and export markets, employment & wages have not got affected so far. Productivity however declined in line with the decline in production.
- xi) Decline in sales volumes and consequently production & capacity utilization led to substantial decline in profits, return on investment and cash flow. Even if the applicant has been able to get price changes necessitated as a result of changes in the input costs, the volumes lost have led to substantial reduction in profits of the domestic industry.
- xii) The applicant has suffered threat of market disruption and market disruption. The threat of market disruption and market disruption are visible during the quarter October-December 2008.
- xiii) Increased imports are the main factors that affect the domestic producers. In order to cover the injury on the ground of dumping or subsidized prices an application has been filed before the Designated Authority of Anti dumping and allied duties for Front axle beam, Steering knuckles and crankshaft.

However as apparent from the initiation notification dated 8th December 2008 the Designated Authority found only Front Axle beam and steering knuckles fit for investigation. The applicants seek remedy on account of injury, which is attributable to factors other than dumping and subsidy. In other words, the remedy sought is for the injury that is attributable to increased imports. In case of crankshaft no antidumping investigation is being carried out and thus the injury is on account of increased imports only.

- xiv) The market disruption and threat of market disruption is established by significant increase in import in relation to production/consumption in India, which aggravated in Oct.-Dec.08. Even though demand for the products under consideration has declined as a result of global slowdown in the automobile sector, imports from China have increased. This has resulted in steep decline in the demand for domestic industry product leading to significant decline in sales volumes and consequently production and capacity utilization. The domestic industry is faced with significant idling of production capacity as a result of increased imports.
- xv) Chinese producers have offered significantly low prices. Consequently, demand for domestic industry's product has significantly declined and the consumers are meeting higher share of their requirements from imports. Decline in market share of domestic industry, as a consequence of increased market share of Chinese markets itself establishes causal link between the two. As a result of decline in market share of domestic industry, production and consequently capacity utilization have significantly declined. Sharp decline in production has very adversely impacted the profits (and consequently return on investment) of the domestic industry. Thus decline in sales volumes and consequently production, capacity utilization establishes causal link between increased import and market disruption.
- xvi) The domestic industry is suffering losses and losing its market share. Further, the various economic parameters presented in the application shows that if no provisional duty is imposed, the domestic industry would suffer market disruption, which would be difficult to repair.
- xvii) There is direct causal link between increased imports and market disruption, and increased imports leading to market disruption are on account of unforeseen circumstances.
- xviii) The domestic industry has submitted an application for imposition of Safeguard Duty on imports from China.

3. Findings of the DG:

Issue of Natural Justice:

- a) The issue to impose immediate safeguard measures was examined. The Rule 9 of Customs Tariff Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002 issued vide Notification No. 34/2002-NT-Customs dated 11.06.2002 prescribes that the Director General shall proceed expeditiously with the conduct of the investigation and in critical circumstances, he may record a preliminary finding regarding market disruption or threat of market disruption. The principles governing investigations have been provided in the Rule 6 of the Customs Tariff

(Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002, which is independent to Rule 9. The Rule 15 of the Customs Tariff (Transitional Product Specific Safeguard Duty) Rules, 2002 provide for refund of differential Safeguard duty in case safeguard duty imposed after conclusions of the investigations is lower than the provisional duty already imposed and collected. The harmonious reading of Rules 6, 9 and 15 of the said Rules leads to a conclusion that the Rules provide for expeditious recommendation of provisional Safeguard duty based on preliminary findings and refund of the differential duty in case it is ascertained that the duty imposed after conclusion of investigation following natural justice as enshrined in the Rule 6 is lower than the provisional Safeguard Duty. However, in critical circumstances any delay in imposition of Provisional Safeguard duty may cause damage which would be difficult to repair.

- b) Further, in order to examine the practice by the member nations of WTO, various imposition of safeguard duty by the member nations have been studied. It has been noted that the safeguard duty under Agreement on Safeguards and safeguard duty as per Article 16 of the Protocol on the Accession of the People's Republic of China follow same jurisprudence, except that in the Agreement on Safeguards requires "serious injury or threat of Serious Injury" and the Protocol on the Accession of the People's Republic of China requires "market disruption or threat of market disruption". Further, it has been found that a total of 168 Safeguard Initiations have been reported to the WTO during the period between 29.03.1995 and 12.11.2008. It has been observed that in 15 of these cases provisional safeguard measures have been recommended/ imposed within 30 days of initiation of the safeguard investigation. In some cases the provisional safeguard measures have been recommended on the same day as the date of initiation of the investigation.
- c) Accordingly, it has been considered prudent to analyze circumstances to assess whether the same falls in the category of critical circumstances.
- d) **The applicant has requested for provisional safeguard duty and provided evidences of critical circumstances in case of Crankshaft only and thus preliminary findings are being considered for the case of Crankshaft only.**

The product under investigation

- e) The products under investigation are Front Axle Beam, Steering Knuckle & Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles. **However, the scope of preliminary findings is limited to Crankshaft:**

The crankshaft is an important part of the engine, which converts the reciprocating motion of the piston into the rotary motion. The pistons go up and down in the cylinder because of combustion of fuel. The pistons transfer this power to the crankshaft through the connecting rods. The connecting rods are connected to the crankshaft. The crankshaft sends power forward to the fan belt, and rearward into flywheel and the transmission. The rotational energy is then transferred to the wheels via other systems.

A crankshaft is composed of crankpins, crank journals, counterweights, flange end and gear end. The connecting rod is connected to the crankshaft at the

crankpin. The crankshaft rests on the bearings through the journals. The counterweights used are for balance the crankshafts. Crankshafts are made either of carbon steel or alloy steel which is heat treated to achieve the required hardness and metallurgical parameters.

Domestic Industry:

- f) The application has been filed by M/s Bharat Forge Ltd. The share of the applicant in production of the said products for the years 2006-07, 2007-08, 2008-09 (April to December 2008) are as follows (Table 1) :-

Share of Applicant : Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles

Table 1

Name of the Producers	2006-07	2007-08	2008-2009 (Apr - Sept 08)	2008-2009 (Oct - Dec.08)
Bharat Forge Ltd.	98.81%	95.76%	96.51%	97.22%
Shardlow India Ltd.	1.19%	4.24%	3.49%	2.78%
Total Indian Production	100%	100%	100%	100%
Share of applicant :	98.81%	95.76%	96.51%	97.22%

From the tables above I find that the share of the applicant has been major and thus they constitute domestic industry.

- g) **Increased imports:** Imports of the said products from People's Republic of China into India have increased significantly in absolute terms during 2008-09 (Apr.-Dec.2008) compared to the immediate preceding year 2007-08. Further, the imports during October-December, 2008 has been sudden, sharp and significant compared to past period. The share of imports of the products involved from the People's Republic of China has also gone up. The share of imports of Crankshaft has gone up to 5% during 2008-09 (Apr-Dec.2008), compared to 0% during 2007-08.

Table 2

Name of Products	Total Imports (MT) during			Average per month Imports (MT) during		
	2006-07	2007-08	Apr. to Dec.08	2006-07	2007-08	Apr. to Dec. 08
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	0	0	447	0	0	50

Table 3

Name of Products	Share of Imports (%) during		
	2006-07	2007-08	Apr. to Dec .08
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	0	0	5%

Table 4

Name of Products	Total Imports (MT) during				Average per month Imports (MT) during			
	2006-07	2007-08	2008-2009 (Apr - Sept 08)	2008-2009 (Oct - Dec.08)	2006-07	2007-08	2008-2009 (Apr - Sept 08)	2008-2009 (Oct - Dec.08)
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	0	0	179	268	0	0	30	89

Table 5

Name of Products	Share of Imports (%) in consumption during			
	2006-07	2007-08	2008-2009 (Apr - Sept 08)	2008-2009 (Oct - Dec.08)
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	0	0	2.28	15.75

Market Disruption :

- h) **Sales :** In case of Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles the average monthly sales volume of the domestic industries has reduced to 916 MT in Apr. to December, 2008 compared to 1284 MT in the year 2007-08. The fall in average monthly sales in this case has been 29%. Further analysis of Oct-Dec-08 period it was found that the monthly average has dropped to 425 MT as compared to 1161 MT during April-Sept-08 and 1284 MT in 2007-08.

Table 6

Sales volume in MT

Name of the Product	2006-07		2007-08		Apr. to Sept. 08		Oct-Dec-08	
	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average
Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles	17285	1440	15404	1284	6966	1161	1276	425

section: The production of domestic industries has also gone down significantly. The monthly average production for domestic sales of Crankshaft during Oct to December 2008 has gone down to 425 MT from a monthly average of 1276 MT during Apr to Sept-2008 period and 1284 Mt during 2007-08.

Table 7

Production for domestic sales in MT

Name of the Product	2006-07		2007-08		Apr. to Sept. 08		Oct-Dec-08	
	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average	Actual	Monthly Average
Crankshaft for medium and heavy commercial vehicles	17343	1445	17404	1284	6966	1161	1276	425

- j) **Capacity utilization:** The production lines of the said products can be used to manufacture products other than the said products. Therefore, instead of taking the product manufacturing capacity as number, which can vary with the time period of utilization of the production line, the available hours and usage hour has been considered as an indicator of capacity utilization. Accordingly, the capacity utilization has been as follows:

Table-8

	Available Hours	Line-1		Line-2		Line-3		Line-4		Line-5		Line-6	
		Usage Hours	Capacity Utilisation	Usage Hours	Capacity Utilisation	Usage Hours	Capacity Utilisation	Usage Hours	Capacity Utilisation	Usage Hours	Capacity Utilisation	Usage Hours	Capacity Utilisation
Jan-March-08	2,184	1,899	87%	1,693	78%	1,957	90%	1,702	78%	1,922	88%	1,727	79%
April-June-08	2,184	1,985	91%	1,910	87%	1,176	54%	1,622	74%	1,825	84%	1,663	76%
July-Sept-08	2,208	1,307	59%	1,541	70%	1,765	80%	1,679	76%	1,757	80%	1,617	73%
Oct-Dec-08	2,208	734	32%	1,001	45%	871	30%	459	21%	1,146	52%	668	30%

From the above it is apparent that capacity utilization has declined.

- k) **Profit/ Loss:** The profit per Kg in respect of Crankshaft has seen steep decline during the month of Oct-Dec 2008 and in fact turned negative indicating losses.

Table 9
Profit/(Loss) Indexed

2005-06	2006-07	2007-08	April-Sep 08	Oct-Dec 08
100	106.72	104.60	155.74	(45.37)

Further, the return on capital employed of domestic industries for the said products have also gone down significantly, which is evident from Table 10 below.

Table 10
RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (%)

Name of the Product	2006-07	2007-08	Apr. to Sept. 08	Oct. to Dec. 08
Crankshaft	16.12	19.97	22.82	1.12

- l) **Employment and Profitability:** The applicant is a multi product company, having significant domestic and export markets, employment & wages have remained unaffected. However, the productivity however declined in line with the decline in production.
- m) **Unforeseen Developments:** The unprecedented and uneven recession coupled with financial meltdown has changed market dynamics leading to change in focus to look for markets. India, who is still showing growth in spite of anticipated negative growth in the world market. The implication of the above unforeseen developments is the increased import.
- n) **Critical Circumstances:** The Directorate General has made a preliminary determination that critical circumstances exist in which delay would cause damage which it would be difficult to repair. As indicated above threat of serious injury is clearly imminent. Domestic producers are already suffering a decline, especially in market share, sales, production and profitability, as a result of increased imports of the products concerned. The considerable increase in the growth of imports has forced the domestic producers to incur losses. These downward trends in economic parameters demand immediate measures by domestic producers to reduce costs and stem anticipated losses, including closing production facilities and laying off employees. The damage caused to the domestic producers by taking such action would be difficult to repair. If such action is to be avoided, provisional safeguard measures in the form of safeguard duty needs to be quickly taken. Therefore, I consider that there exists a critical situation in which any delay in the imposition of provisional safeguard measures would cause damage which would be difficult to repair.

- e) Public Interest:** The provisional examination of the interests of the public i.e domestic producers, users, importers and other economic operators indicate that the domestic producers have been able to meet quality and service concern of their customers, which is evident from the fact the domestic users banked on domestic production only till recent past. The product concerned is an important part to be used by automobile industry. A vibrant domestic automobile industry requires healthy and competitive automobile parts industry. Any delay in imposition of provisional duty would seriously jeopardise their viability. It is apparent that if no measures are taken, both the prices and the market share of the domestic producers will further decrease resulting in reduced production, increased financial losses and loss of employment. Therefore, our preliminary determination is that the public interest requires safeguard duty to neutralise the negative impacts of increased imports.
- p) Conclusion and Recommendation:** On the basis of the above preliminary findings it is seen that increased imports of the said product have caused and threatened to cause further market disruption to domestic producers of the said product. Critical circumstances, where any delay in application for safeguard measures would cause damage which it would be difficult to repair, exist necessitating immediate application of provisional safeguard duty for a period of 200 days, pending a final determination of market disruption and threat of market disruption. Considering the average cost of production of The said product by the domestic producers (confidential), a reasonable return on capital employed, the present level of import duties and the average import prices of the said product, safeguard duty at the rate of 20% ad valorem, which is considered to be the minimum required to protect the interest of domestic industry, is recommended to be imposed on imports of Crankshaft of medium and heavy commercial vehicles from People's Republic of China falling under 73269099, 73261910, 73261990, 84831099, 84831091, 84831092 of the First Schedule of the Customs Tariff Act, 1975.
- q) Further Process:**
- I. The information provided by various parties may be subjected to verification where necessary, for which they will be informed separately.
 - II. A public hearing will be held in due course before making a final determination, for which the date will be informed separately.

[F.No. D-22011/45/08]

S.S. RANA, Director General (Safeguards)